2

4

PENSIERI

SU

D' UNA NUOVA STRADA

NELLA

CITTÀ DI NAPOLI

di Nicola Montella

ARCHITETTO

NAPOLI

STAMPERIA E CARTIERE DEL FIBRENO

Strada Trinità Maggiore, N.° 26.

1845

I.

Le tradizioni e le storie ne accertano, che l'uomo colle sue prime manifestazioni del bello intese a magnificare la Divinità: seguitarono i trofei della gloria: poscia l'amor di sè, divenuto soperchiante, volse ogni fasto, e raffinamento d'arte a dimostrare la individuale grandezza. Ma, sempre che la civil comunanza è ritornata a' buoni principii, le arti sonosi ricondotte al primiero natural cammino. Ed è tanto ciò vero, che può, senza timor di fallo, misurarsi la civiltà e la morale d'un popolo dal grado di perfezionamento delle arti, e dall'uso al quale e' le destina.

Pruova n'è l'Italia stessa, nelle peculiari regioni della quale la civiltà è in ragione della coltura delle arti. Imperocchè è proprio della civiltà queste condurre al sommo grado di perfezione, adoperandole a pubblico bene; e così pregiarle, ed onorarsene. Che se le ragioni di ciò si volessero investigare, sarebbe un tempo gittato, bastando tal fatto costante dell'uomo. Ed io tengo opinione esser così forte il legame fra la civiltà e le arti, che colui, il quale queste protegge, in pari tempo accelera di quella il progresso.

A' nostri giorni possiamo andar lieti di vederle affaticarsi non solo al lusso de' privati, ma sì bene, e con più efficacia, ad ornare le città nelle sacre e civili opere, tornandone utile vero all' universale, di cui rendesi il vivere più dilettoso e gentile.

In tanta operosità, io che le arti amo immensamente e la gloria della patria nostra, agli altri unendomi, manifesterò poche mie idee su d'un necessario miglioramento della città di Napoli, voglio dire la costruttura d'una strada centrale, che l'attraversi da tramontana a mezzo-

dì; e questa mia fatica, se ha per iscopo la maggior bellezza della città e l'utile dei cittadini, spero non vada al tutto perduta.

Ben può dirsi, che ora la nostra città è ottimamente partita. A mezzodì della medesima la strada della marina, il porto, i Ministeri di Stato, il teatro s. Carlo e la Reggia; a ponente la famosa strada Toledo; a tramontana il real Museo, l'ampia strada Foria, l'Orto botanico, ed il vasto Albergo de' poveri; ad oriente in fine buone strade antiche e nuove per dentro e per fuori dell'abitato, il Mercato, la Nunziata, le poste delle strade ferrate, l'Ospedale delle prigioni, e l'importante palazzo de' Tribunali, fan queste contrade folte di popolo e pregiate.

Nelle contrade di mezzo altri uffici pubblici, templi sontuosi, e luoghi di traffico non ne lasciano ignobile o deserta alcuna parte. Se Napoli fosse piana, con un perimetro, il quale, per quello che propriamente è città, al manco è di dodici miglia, non porterebbe invidia a nessuna metropoli d'Europa. Perciocchè questa sua positura su d'un clivo tanto ineguale e ripi-

do, mentre la rende pittoresca, ventilata e facile a sgravarsi delle piogge e lordure, le è poi grande ostacolo a metterne comodamente in comunicazione non pure i vichi e le principali strade, bene spesso i quartieri confini.

A tutto questo non si può ovviare con l'opera di pochi anni. La forza progressiva del Governo seguitando l'adottato metodo nei pubblici lavori, di non più restaurare, ma rifare, migliorando il livello, o la forma, o rettificando, o dando la solidità, che prima mancava; e quella civiltà che irresistibilmente ad onta de' suoi detrattori in questo secolo s'avanza, condurranno in un periodo, che non sarà lungo, a' più felici risultamenti.

Ognun conosce che per lo interno di Napoli, volendo recarsi da ponente a levante, hansi quattro lunghe strade, comechè di mediocre larghezza, le quali sono: dell'*Anticaglia*, de' *Tribunali*, di *Forcella*, e l'altra ineguale e tortuosa di *Porto*, *Mercanti*, e *Pendino*. Ma da tramontana a mezzogiorno qual è la via che dirittamente tutte le intersechi, sia piana,

sia inclinata? Non trovate che vichi o strade anguste e brevi, o improvvisamente abortite in chiassuoli, scalinate, fondachi, impraticabili pendii, o ritorte e buie scorciatoie. Il perchè una nuova ampia strada da *Foria* alla *Marina* darebbe movimento incalcolabile, nuovo valore, salubrità, e breve comunicazione a tutte le parti medie della città, alla quale assicurerebbe una duratura e singolar bellezza. Ma a questa idea, non l'ignoro, s'oppone grandezza di spesa e difficoltà di sito. Adunque se troverassi il modo di vincere l'uno e l'altro ostacolo, qual sarà quell'onesto cittadino, che non arderà di promuovere sì bella idea? Or vediamo se ciò sarà possibile.

A me sembra che a due cose abbiasi a por mente: opportunità di luogo; modi e mezzi d'esecuzione. Il luogo dee trascegliersi fra i più centrali, che abbia meno inclinazione, che non incontri nobili edifizi, ed attraversi le contrade più neglette, dove sarà minimo il valor relativo. E, se non m'inganno, il sito opportunissimo, onde abbia ad aver principio la nuova strada, è la *Porta s. Gennaro*. Ivi tro-

vate una egual distanza dalla discesa delle *Fosse del Grano* e dalla strada di *Ponte Nuovo:* questa per *Porta Capuana*, la *Nunziata*, ed il *Lavinaio* alla *Marina*, quella per *Toledo* a *Palazzo* conduce. Dirimpetto la Porta s. Gennaro la strada de' *Vergini* per la *Sanità* (contrada assai popolata) va ad incontrare il piè delle colline a settentrione della città, e per altro ramo salendo raggiunge il real Casino di Capodimonte. Quale quadrivio più importante di questo? Or dalla Porta di s. Gennaro, scendendo a mezzodì, in retta linea son posti il vico *s. Petrillo,* il vico de' *Gerolomini*, il vico de' *Maiorani*, il vico *Ferri Vecchi* al Pendino, e poi alcuni vicoletti bistorti alla *Giudeca*, ed in fine si perviene alla *Marina*. Tra la piazzetta di Porta s. Gennaro ed il vico s. Petrillo è intramessa una casa; tra il vico de' Maiorani, all'estremità sulla strada di Forcella, e il vico Ferri Vecchi è posto il monastero del Divinamore; tra la strada del Pendino, dove mette il vico Ferri Vecchi, ed i vicoletti della Giudeca è una casa, ed in seguito fino alla marina, che non è un

tratto molto lungo, questo è il luogo più ingombro. Ben si comprende che per aprir tutta la linea dalla Porta di s. Gennaro alla Marina debbesi tagliare una casa in capo al vico s. Petrillo, forare il monastero del Divinamore, tagliare altra casa al Pendino, ed abbattere o slargare quei chiassiuoli della Giudeca.

Passiamo all'allargamento, di che la nuova strada ha bisogno. E primamente alla medesima sarebbe sufficiente la larghezza di quaranta palmi, pogniamo che si volesse fuggir gli estremi: la quale larghezza è poco men che quella in via Toledo lungo il palazzo de' Ministeri di Stato. Con questa estensione, abbattuta Porta s. Gennaro, assai lieve modificazione nel lato occidentale soffrirebbe la piazzetta, che le viene appresso per tutto lo spazzo che è innanzi alla chiesa del Gesù delle Monache, onde la facciata rimarrebbe intatta. Indi per aprir la comunicazione col vico s. Petrillo, demolita parte della casa già indicata, per l'intera lunghezza di questo vico il tagliamento di case sarebbe fatto alla banda di ponente, restan-

do l'altro lato, dove il più è occupato dal monastero di S. Giuseppe de' Ruffi, intatto. Al modo medesimo andrebbe eseguito l'allargamento nel vico Gerolomini, dove un lato di quella bellissima chiesa diventerebbe nobile ornamento della nuova strada; e proseguendo nel vico Maiorani, con abbattere quel meschinissimo arco, e rimanendo sempre integro il lato d'oriente si perverrebbe alla intersezione della strada Forcella di rincontro al monastero del Divinamore. Qui pare che grave ostacolo sarebbe il Monastero. Ma io nol veggo così grave, posto mente a ciò: la chiesa, il parlatorio, ed il chiostro principale sono a levante della linea stradale; qualche secondarie adiacenze potrebbero venirne danneggiate. Onde se le locali esigenze il richiederebbero, tagliata la parte occorrente, con la restante potrebbe aprirsi una sotterranea comunicazione; o, se tanto non tornasse acconcio, potrebbe verso il mezzogiorno darsi alle monache un proporzionato compenso di suolo: e questa apertura non sarebbe nuova, essendovi stato un tempo il vico de' Pistasi, che

fu usurpato e chiuso. Nel vico Ferri Vecchi e nella Giudeca l'allargamento si farebbe, come la bisogna comanderebbe.

Ora ho a discorrere del piano, che la strada seguirebbe, ossia della inclinazione, secondo la quale la strada verrebbe costrutta con minore spesa, e con la comodità, che fa d'uopo. E per quello che riguarda il tratto da Porta s. Gennaro al Divinamore non me ne voglio intramettere, sendo la cosa di per sè chiara e facile: la strada con dolce china sarebbe comodissima, solo poche rettificazioni fatte. Dal Divinamore al Pendino è il tratto più alpestre e difficoltoso. Ma si consideri che a mezzogiorno del Monastero è quasi un dirupo ed un mucchio di bugigatti e casipole; e però tagliato il Monastero, e rafforzati i fianchi della zona stradale non occorrerebbe che colmarla co'rottami medesimi: tantochè ho certo esser la pendenza da Forcella alla congiunzione con la strada del Pendino simile a quella con la calata delle Fosse del Grano, di cui a un bel circa eguaglia la lunghezza.

II.

Per sopperire alla spesa della proposta strada centrale, credo poter esser questo il più facile modo. Valutare prima nello stato presente tanto gli edifizi, che debbansi demolire, che quelli i quali rimangano interi lungo la zona stradale; fatto poi il *piano* della nuova strada, e calcolata ogni cosa nella conveniente forma, valutar novellamente tutti gli edifizi dimezzati ed interi in ambi i lati della medesima, ma nel nuovo aspetto e valore probabile; segnati questi due valori, paragonarli tra essi, e la differenza indicherà il credito o il debito dell' opera. Ragioniamola più distesamente.

È giustizia che ogni particolare, il quale soffra alcun danno per pubblico bene, riceva un proporzionato compenso. E questo ogni giorno si fa. Ma se un privato abbia un vantaggio a spese della comunità, è egli nell'obbligo di compensarnela? Cer-

to che sì: nè credo siavi chi possa diversamente equilibrar la bilancia. Or abbattuto un edifizio intero, o in parte, e stabilitone il valore, è giusto che si valuti di nuovo quello che resta, o l'altro edifizio dopo di esso, considerando, se le nuove condizioni ne abbiano migliorato lo stato e la rendita, o vi abbian cagionato deterioramento. È ancora giustissimo, che gli altri circostanti edifizi, o proprietà qualunque siano tenuti nella medesima considerazione, cioè dell'avuto danno o vantaggio. E tutti questi elementi di valore prodotto e valore distrutto entrar debbono nel calcolo della valutazione.

Passo ad altra disamina, forse della prima più grave. Dappoichè conosciuto il valore distrutto e il nuovo valor creato, abbiamo un confronto, che non è, se non se il risultato di lunghe e dispendiose operazioni, da noi supposte eseguite nella serie delle correlative calcolazioni. Ma quale sarà il provvedimento più opportuno per venire a tal risultato; con qual più breve ed esatto metodo si potrà esigere da' particolari il prezzo de' nuovi valori; onde si

piglierà il capitale per la esecuzione dell'opera? Per venire a capo di queste ricerche le considererò partitamente. E prima non si potrà riscuotere da' particolari in capitale contante il prezzo de' nuovi valori, perchè tutti non facilmente han potere e mezzi di pagare: il costringerli potrebbe saper d'iniquità. Adunque fa d'uopo escogitare altro modo. A me sembra che due possono essere le norme da seguitare: o tutti gli edifizi posti in ambi i lati della nuova strada, e quelli ancora compresi nella zona stradale, dopo esatta valutazione, si comprino; o sopra i medesimi, dati prima i dovuti compensi, si stabiliscano tanti annui canoni, *affrancabili*, in proporzione de' nuovi valori. Nel primo modo l'*opera* diverrebbe proprietaria degli edifizi, e paragonato l'ammontar de' compensi e de' lavori alla somma de' nuovi valori, il più o il meno formerebbe un credito o un debito dell'opera medesima. Nel secondo, de' nuovi valori si costituirebbe un capitale fruttante, ipotecato sopra gli edifizi migliorati; e però l'opera da un lato avrebbe una rendita annua e dall' altro un debito pro-

veniente dalla somma de'compensi e della spesa de'lavori.

Ma chi sborserà il capitale per far fronte all'ammontar de'lavori? Ove seguitassesi la prima norma, cioè la compra degli edifizi, della somma de'nuovi valori probabili si potrebbe stabilire tante *azioni* produttive d'*interesse*, e così negoziare un capitale da impiegarsi nell'opera, la quale fatta, con altra più matura e concreta disamina si verrebbe a stabilire i valori definitivi; e poscia a'creditori o si *aggiudicherebbero* i valori *in re*, o con speciale officio dalla rendita si pagherebbe l'interesse. Con la seconda norma la somma de'canoni probabili costituirebbe l'interesse per negoziare il capitale, tantochè nella medesima maniera o si aggiudicherebbero i canoni diffinitivi a'creditori partitamente, o quelli esatti da pubblici uffiziali se ne farebbe la legale distribuzione.

Se l'amor del pubblico bene non mi fa travedere, sembrami che l'opera, di che è argomento non debba collocarsi nella categoria de'vani desiderii. E mi ostino a credere di non essere un paradosso, se dico

che in sì grande operazione i nuovi valori agguaglierebbero l'ammontar della spesa, o di poco ne sarebbero minori.

Che starommi a numerare i vantaggi, i quali da tale opera a quest'amena città tornerebbero? Sarebbero essi infiniti. Glorioso colui che a tanto lavoro volgerà la mente e il volere, benedetto dal popolo riconoscente! Chè se Pietro di Toledo di una fossata (non difficile impresa) fece la più bella strada di Napoli, di ben altro merito è l'abbatter edifizi, regolar pendii, usar giustizia a' danneggiati, dare il sole alla parte tenebrosa della città, e il godimento della vista del mare; dimezzar tutte le distanze, e dar nuova vita, son per dire, alla parte inferma di essa!